Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4861**

17. Wahlperiode 23. 02. 2011

Antrag

der Abgeordneten Steffen Bilger, Peter Götz, Armin Schuster (Weil am Rhein), Peter Weiß (Emmendingen), Thomas Strobl (Heilbronn), Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Gero Storjohann, Peter Altmaier, Thomas Dörflinger, Karl Holmeier, Thomas Jarzombek, Hans-Werner Kammer, Ulrich Lange, Matthias Lietz, Daniela Ludwig, Stefan Müller (Erlangen), Patrick Schnieder, Reinhold Sendker, Peter Wichtel, Volker Kauder, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Werner Simmling, Ernst Burgbacher, Sibylle Laurischk, Patrick Döring, Sebastian Körber, Oliver Luksic, Petra Müller (Aachen), Torsten Staffeldt, Birgit Homburger und der Fraktion der FDP

Anwohnerfreundlicher Ausbau der Rheintalbahn

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Rheintalbahn ist eines der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur-Projekte der Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz haben sich im Vertrag von Lugano 1996 zu einem gemeinsam abgestimmten Schienenausbau der „Neuen Eisenbahn Alpentransversale“ (NEAT) und ihrer Zulaufstrecken verpflichtet. Die Schweiz gewährleistet darin den Ausbau der Lötschberg- und der Gotthardachse und die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zum durchgehenden viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

Der Rheingraben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Straße und Schiene bilden die Zulaufstrecke für den alpenquerenden Verkehr und sind Teil eines äußerst stark belasteten Verkehrskorridors in Europa. Dieser Korridor verbindet die Nordsee mit dem Mittelmeer, die Nordseehäfen mit dem Binnenland bis nach Südeuropa und deutsche Ballungsräume mit hoher Wertschöpfung wie das Ruhrgebiet, den Rhein-Main-Raum, das Rhein-Neckar-Gebiet und den Oberrhein. Ergänzt wird dieser durch den noch zu bauenden Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Rastatt, die „Magistrale Paris – Bratislava/Budapest“. Der Verkehrskorridor im Rheingraben ist Bestandteil des europäischen Infrastrukturleitplans und des „transeuropäischen Verkehrsnetzes“.

Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn soll durch den stufenweisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe erhöht werden. Der Streckenabschnitt zwischen Raststatt Süd und Offenburg ist bereits in Betrieb. Nicht realisiert sind die Maßnahmen zwischen Karlsruhe und Raststatt sowie zwischen Offenburg und Basel.

Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene nicht weiter zu gefährden, ist die Trassenführung so zu gestalten, dass Menschen und Umwelt so wenig wie möglich belastet werden. Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen.

Ein gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus ist die Arbeit des Projektbeirats Rheintalbahn. In ihm diskutieren Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Bundes- und der Landesregierung, regionale Politiker und Mitglieder der Bürgerinitiativen. Diese Form der modernen Bürgerbeteiligung ist sehr zu begrüßen und unbedingt fortzusetzen. Der Erfolg der letzten Sitzung vom 8. Februar 2011 zeigt, wie hilfreich er ist:

Jetzt sollen die beantragte und die alternative (autobahnparallele) Trasse von Offenburg bis Riegel miteinander verglichen und Lärmemissionen beider Trassen sowohl mit als auch ohne Schienenbonus berechnet und gegenüber gestellt werden. Dazu haben Bahn und Bund zugestanden, dass bei diesen Untersuchungen nicht nur die prognostizierten Zugzahlen für 2025, sondern auch die maximalen Kapazitäten der Streckenleistung zugrunde gelegt werden. Darüber hinaus waren sich die Beteiligten darin einig, dass ein Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt erst dann ergeht, wenn die jeweilige Kernforderung im Projektbeirat abschließend behandelt worden ist. Wenn der Katzenbergtunnel in Betrieb genommen wird, soll der gesamte Güterzugverkehr durch ihn geleitet werden. Wichtige Anreize für die Nutzung des neuen Eisenbahntunnels soll die Gestaltung des Trassenpreises geben. So hat die Deutsche Bahn AG zugesagt, dass dieser für die Fahrt durch den Katzenbergtunnel nicht höher sein wird als das Entgelt für die Nutzung der Bestandsstrecke. Darüber hinaus soll die Rheintalbahn durch eine Vielzahl von innovativen Maßnahmen faktisch ein Modellprojekt des anwohnerfreundlichen Ausbaus der Schiene werden. Viele weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation werden diskutiert bzw. geprüft; Güterzugtunnel Offenburg, die Güterumfahrung Freiburg, und die Bürgertrasse im Markgräflerland. Dabei werden auch Planungsalternativen ohne die Wirkung eines Schienenbonus geprüft. Für den bereits planfestgestellten Abschnitt Weil am Rhein-Haltingen wurden weitreichende ergänzende Maßnahmen mit dem Ziel der Verbesserung des Lärmschutzes und der örtlichen Verkehrsinfrastruktur beschlossen. Die erarbeiteten Ergebnisse des Projektbeirats begrüßt der Deutsche Bundestag ausdrücklich.

Die beteiligten Bürgerinitiativen – stellvertretend sei ihr Dachverband IG BOHR genannt – haben sich vorbildlich an einer konstruktiven Lösungssuche beteiligt. Die Dialogbereitschaft ging dabei von allen Seiten aus: Der Bund, das Land Baden-Württemberg, Bundes- und Landtagsabgeordnete und die Deutsche Bahn AG gingen an einvernehmlichen Lösungen interessiert in die Verhandlungen. Das soll fortgeführt werden.

Der Deutsche Bundestag begrüßt ausdrücklich die Mitfinanzierung der Mehrkosten durch das Land Baden-Württemberg und die Bereitschaft des Landes, sich weiter finanziell einzubringen sowie die Bereitschaft des Bundes und der Deutschen Bahn AG, sich an den anstehenden zusätzlichen Untersuchungen finanziell zu beteiligen. Auch die Bundesregierung hat wichtige Schritte unternommen, um im Projektbeirat zu weitgehend einvernehmlichen Ergebnissen zu gelangen.

Der Deutsche Bundestag weist darauf hin, dass eine sachliche Verknüpfung von Stuttgart 21 und dem Ausbau der Rheintalbahn in der Sache falsch ist und ihr schadet. Diese beiden Projekte dürfen nicht gegen einander ausgespielt werden. Beide sind wichtig und haben weit über die Region hinaus Bedeutung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

1. sich weiterhin für eine spürbare Verbesserung der Planungen für Mensch und Umwelt entlang der Rheintalbahn einzusetzen. Dies beinhaltet akzeptable Formen sowohl der Trassenführung als auch des Lärmschutzes;
2. sich für eine baldige Finanzierung und Realisierung der bereits planfestgestellten Abschnitte der Rheintalbahn – wie zum Beispiel des Rastatter Tunnels – einzusetzen;
3. die aktuellen Prognosewerte 2025 zur Grundlage der anstehenden Planungen und Berechnungen zum Ausbau der Rheintalbahn-Strecke zu machen;
4. in einem Modellprojekt weitere technische Innovationen für die Rheintalbahn zu prüfen, um Lärm und Erschütterung durch Trassen und rollendes Material weiter zu verringern;
5. die Umsetzung der Ergebnisse des Projektbeirats jetzt tatkräftig zu unterstützen;
6. die noch zu klärenden Fragen in den kommenden Sitzungen des Projektbeirats weiter konstruktiv und ergebnisorientiert anzugehen;
7. als Anreiz für den Einsatz leiserer Fahrzeuge mindestens aufkommensneutrale lärmabhängige Trassenpreise obligatorisch zu machen und hierzu unverzüglich eine entsprechende Regelung zu treffen;
8. den Schienenbonus schrittweise abzuschaffen und dem Deutschen Bundestag hierzu einen Gesetzentwurf so rechtzeitig vorzulegen, dass die Vorhabenträger ab 2012 ihre Planungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan ohne Schienenbonus planen können.

Berlin, den 23. Februar 2011

Volker Kauder, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) und Fraktion
Birgit Homburger und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333